Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 2174 de 2014

USO DEL CHALECO O BANDAS REFLECTIVAS DURANTE LA NOCHE Y EN RUTAS

Se dispone la obligatoriedad para conductores o acompañantes de motos, ciclomotores, motocicletas, cuadriciclos o similares

Exposición del señor Representante Rodolfo Caram
ver exposición

VICEPRESIDENTE

Elección
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 1º de julio de 2014

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Jorge Pozzi.

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Guillermo Facello, Amin Niffouri, Pedro Saravia Fratti y Rubenson Silva.

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Quiero informar a los compañeros que la delegación de la empresa Copsa que iba a concurrir en el día de hoy, ha comunicado que no lo hará. Según he leído en "El Observador", están participando de una reunión en Maldonado, enfrentando dificultades serias. De cualquier manera, en virtud de que han pedido que los recibamos en forma urgente, nos ponemos a su disposición y, en principio, hemos agendado una visita para el martes próximo, que será coordinada a través de Secretaría.

Se pasa a considerar el segundo punto del orden del día: "Uso del Chaleco o bandas reflectivas durante la noche y en las rutas", presentado por el señor Diputado Caram, quien a continuación hará una exposición.

SEÑOR CARAM.- En realidad, para presentar esta modificación al artículo 7º de la Ley Nº 19.061, nos inspiramos en una serie de dificultades muy importantes que hemos constatado desde el momento en que este proyecto ingresó al Parlamento.

Dicha iniciativa pasó más de un año y medio a estudio de las diferentes Comisiones. Si no me equivoco, en la que estuvo más tiempo fue en la de Transporte y Obras Públicas del Senado, donde evidentemente se presentaron algunos conflictos políticos o de otro tipo, sin duda, todos legítimos, porque por algo el Parlamento se tomó el tiempo que se tomó. Durante ese período mantuvimos contacto con las autoridades de la UNASEV, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con colegas parlamentarios y con esta Comisión, a la que hemos venido en más de una ocasión cuando han sido convocados integrantes del Ministerio o de la Unidad Nacional de Seguridad Vial. Siempre nos interesó el tema y nos ocupó. Me parece importante refrescar la memoria, sobre todo lo que ha ocurrido desde el momento en que se aprobó y promulgó esta ley, y lo que ha costado su reglamentación. Obviamente, lo que no se ha visto, y mucho menos concretado y reflejado en la sociedad, es una reglamentación potente, que creo debería tener un amplio respaldo político para poner en práctica la aplicación de la ley.

Hay varios artículos polémicos. Creo que el más polémico de todos, el que generó más rechazo, ha sido el que establece el uso obligatorio de las bandas reflectivas o del chaleco. Reitero, esto ha generado un rechazo potente por parte de la sociedad. En la inmensa mayoría de los lugares del país no se usa el chaleco ni las bandas reflectivas. Inclusive, hubo una dificultad enorme para que las distintas Intendencias Municipales y los Directores de Tránsito y Transporte se pusieran de acuerdo con el Congreso de Intendentes.

Evidentemente, el artículo 7º de la Ley Nº 19.061 que establece el uso obligatorio del chaleco y de las bandas reflectivas, no ha tenido éxito alguno, porque generó rechazo y controversia, el que aún existe en varias Intendencias que, inclusive, no determinan el uso obligatorio del casco. Si no me equivoco, hay cinco Intendencias del país que no determinan el uso obligatorio del casco como lo establece la ley, por el famoso conflicto de competencias y la autonomía municipal. Yo soy de los que comparto la autonomía municipal, pero me parece que hay señales demasiado fuertes, demasiado contundentes, como para seguir agregando elementos. Si bien en este caso estamos hablando de una ley pro vida que, de hecho, tiene la aprobación unánime de ambas Cámaras, las tres leyes aprobadas en este período referentes a la seguridad vial, también han sido aprobadas por unanimidad en ambas Cámaras.

Creo que debemos aceptar que cuando se aprueba una norma que cuenta con el rechazo frontal en cuanto a su cumplimiento, tenemos que poner un poco de sensibilidad, porque de lo contrario terminamos agregando un elemento de conflicto, distorsionante, ya que hay gente que usa el chaleco y otros no; hay autoridades que exigen su uso y otras que no. Evidentemente generó una movida que tuvo contagio. Inclusive, hubo movilizaciones a nivel nacional en contra del uso del chaleco. Mi departamento fue el primero en aplicar multas basándose en una ley que todavía no estaba reglamentada. Fue un error que se corrigió rápidamente, pero recuerdo que fueron nueve multas que generaron una repulsa colectiva muy fuerte.

Si bien podemos entender que esta ley es un elemento pro vida, que compartimos plenamente, creemos que no debemos quedarnos con esta realidad, donde nadie cumple y no pasa nada. Seguramente, si de algo sirve el contenido de esta ley, es para el juicio penal o civil. No es mi área de competencia, pero me consta que cuando existen siniestros están presentes las dos instancias, y voy a dar un ejemplo que me pasó a mí. Hace poco tiempo tuvimos un accidente de tránsito en el que dos chiquilinas resultaron con lesiones leves. El impacto del choque me arrancó la rueda delantera izquierda del auto, no lo pudimos mover más y tuvimos que transportarlo con un guinche. Un accidente siempre es espantoso; por suerte, en este caso no tuvimos que lamentar víctimas. Precisamente, cuando estábamos abocados a este tema, me tocó vivir esta situación en forma personal. En esa oportunidad, nosotros estábamos en regla, no así las chiquilinas que venían conduciendo la moto. En este siniestro actuaron el personal de tránsito, la Justicia, etcétera; es decir, todos aquellos debían hacerlo. Esto termina siendo útil para el juicio, pero como un elemento pro vida no sirvió.

Me parece que no tendríamos que agregar más dificultades a la vida común de la gente que sale a trabajar, a repartir, a llevar a los chiquilines a la escuela o a hacer otras actividades en la moto. El proceso de discusión y la comunicación de este tema a la gente ha sido deficitario. Cuando vinieron las autoridades de Unasev hablamos al respecto y se llegó a la conclusión de que la campaña de persuasión para que la gente use los implementos se hizo muy mal, y por eso no podemos seguir con la campaña de educación y con la de represión. La prueba más contundente de que esto se ha hecho muy mal es que se pospone la puesta en práctica de la ley. Esta situación va desacreditando la puesta en práctica de estos elementos de seguridad, y la gente ha dejado de creer en esta ley y en la autoridad. Considero que desde el Parlamento no podemos seguir abundando en este tipo de equivocaciones. Las personas se quejan de que les exigen determinadas cosas y a otras no, y se generan conflictos. Cada vez que la sociedad se siente controlada, empieza a poner en tela de

juicio lo que se le plantea. En este caso, precisamente, gana la opinión social. Si las autoridades competentes no tienen gente para controlar las patentes -que es algo que preocupa mucho a las autoridades-, ¿cómo van a controlar el uso de implementos obligatorios? Seguimos agregando elementos a los que ya teníamos, con un mismo cuerpo inspectivo, operativo y funcional en las distintas Intendencias.

Me parece muy bien que las leyes pro vida no tengan color de ningún tipo. Cuando elaboramos leyes que pretendemos las aplique la Intendencia, debemos tener en cuenta también si el Gobierno nacional está en condiciones de hacerlo.

Nosotros que vamos a Artigas en auto y recorremos varios departamentos del país no vemos a nadie que use chalecos. Seguimos viendo una cantidad de gente sin casco y sin chaleco en las rutas. Además, vemos personas que llevan a los niños -a veces, son cuatro o cinco- a la escuela en moto y sin nada.

Mientras hacíamos un repaso de nuestro planteo, mirábamos por la ventana y, permanentemente, veíamos conductores de motos sin llevar nada; solo vi. una cuyo conductor sí llevaba chaleco.

Ante esta situación, nosotros planteamos que no sea obligatorio el uso del chaleco durante el día, a efectos de dar "tranquilidad" -entre comillas- a la gente en cuanto a la exigencia del cumplimiento de la norma, pero que sí sea obligatorio durante la noche y en las carreteras.

Hemos hablado con gente vinculada al tema que nos decían que muchas veces cuando ocurren accidentes, las personas declaran que no vieron al otro vehículo; es decir, que los pasaron por arriba, los mutilaron, los mataron y no los vieron. El tema es muy complicado y no deberíamos agregarle un elemento más, que si bien pretendía corregir algo, terminó generando un conflicto muy intenso. Por lo tanto, me parece que el Parlamento debería analizar este tema con sensibilidad y no agregar un elemento de distorsión como este, de fuerte rechazo en el uso y que vuelve a poner en tela de juicio y a quitarle jerarquía a la autoridad competente. Volvemos a lo mismo: la gente se queja cuando le imponen cosas y a otras personas no. En el Uruguay la teoría del pobrecito siempre gana. Nos da lástima cuando una persona se levanta temprano para trabajar y llevar a sus hijos a la escuela, porque es una buena persona y buen padre de familia; entonces, no lo podemos multar. Quienes somos de campaña, de pueblos del interior sabemos que eso pesa más que otras circunstancias. Por esta razón, me parece prudente liberar a la gente de esa responsabilidad.

Junto al señor Diputado Pozzi pudimos comprobar que en Panamá esta experiencia fue favorable. Las bandas reflectivas tenían el número de matrícula de la moto. Por lo que se puede apreciar, el éxito en la aplicación de esta norma fue rotundo y se pudo hacer en una sana convivencia, de equilibrio y de paz. En cambio acá, todo el mundo cuestiona el uso de esos implementos.

Convengamos en que esos chalecos son unos mamarrachos, impresentables, de mala calidad, de feo color. Se usan los mismos colores que ya tienen las autoridades policiales y municipales para controlar a la gente. No se sabe si aquel que viene es el que nos va a multar o el que va a ser controlado. Me parece que habría que determinar qué color se puede usar y qué color no, para no confundirse con el de las autoridades. Como dije, son de pésima calidad y la gente que tiene moto y quiere ir a sus reuniones con ropa buena no le gusta ponerse un chaleco como ese. Hay un problema de autoestima con los chalecos, que ha pegado mucho y nos ha jugado en contra; entre otras cosas, llevó al rechazo de cumplir con esta normativa.

Reitero que hay indicios claros de que esto no marcha bien, como demuestra el hecho de que se haya pospuesto tantas veces la puesta en práctica de esta normativa. Por lo tanto, creo que el Parlamento debería dar un mensaje y volver a una posición un poco más primitiva, dando tiempo para ver si las campañas logran convencer a la gente de que tiene que usar estos elementos. Por otra parte, el maletín sanitario es un elemento muy discutido. Cuando uno ve sangre y se desmaya, no puede hacer un buen uso del maletín. No obstante, si bien resulta oneroso comprar el maletín, es algo que uno pone dentro del auto y sigue. No sucede lo mismo con el chaleco, que es una prenda que uno debe ponerse y compartir en sociedad. Además, hemos notado que hay un sentimiento de discriminación por parte de quienes deben usar el chaleco, principalmente quienes están trabajando. Confieso que, en lo personal, creo que así es. La gente se siente discriminada. No me parece bueno que agreguemos un elemento que en vez de incluir, haga sentir incómoda a la gente porque siente que es discriminada.

Considero que el Parlamento debería dar una señal. Si se ha aprobado una norma que genera problemas a las autoridades porque no la pueden aplicar, creo que lo mejor sería restringirla a lo que, en lo personal, me

parece más prudente: que se use el chaleco en carreteras y en horario nocturno, dejando libre su uso durante el día. No sé si, a esta altura, esa medida ayudaría en algo, pero me parece que sería un buen mensaje que daría el Parlamento.

Reitero que no hemos sentido las protestas, salvo de los motoqueros, quienes vinieron a reclamar. La gente común, que fue la que terminó desechando la medida, no se manifestó. Seguramente, no tienen una organización como para poder expresarse o no prestó atención a los proyectos de ley que trata el Parlamento -como es la típica en Uruguay- y después, cuando aparece la ley, no las quiere cumplir porque las rechaza.

Me parece que este es un tema controversial y discutible. Por eso, entendimos prudente presentar este proyecto de ley, por lo menos para que se tome en cuenta la discusión de este asunto.

Agradezco al señor Presidente y a los integrantes de la Comisión que me hayan permitido venir a exponer nuestra humilde posición con respecto a este tema.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguramente, propondremos que la versión taquigráfica de esta reunión se envíe a la Unasev y que se la invite para hablar sobre este tema; trataremos de que pronto se pueda realizar esa reunión, porque los tiempos parlamentarios de este año son bastante cortos.

Nos comprometemos a tenerlo informado de todo lo que vayamos haciendo y, por supuesto, lo invitaremos a participar de la Comisión cuando concurra la Unasev.

(Se retira de Sala el señor Representante Caram)

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- La modificación que plantea el señor Diputado Caram refiere a un artículo de la ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, propone sustituir totalmente el artículo 7º de la Ley Nº 19.061.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Sería bueno invitar a la Unasev para la próxima semana.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es la idea. Se debe resolver, lo antes posible, si hacemos este cambio, porque los tiempos son acotados

Aclaro que la empresa Copsa no va a venir, porque tiene dificultades -tal como se puede apreciar en "El Observador" del día de hoy- y está reunida en Maldonado, pero la convocaremos nuevamente, en forma urgente -lo solicitó la empresa-, para el próximo martes. Tienen dificultades serias, por lo menos según figura en la prensa.

Sugiero que se invite a la Unasev para el próximo miércoles, porque si la empresa Copsa viene el martes y la situación continúa siendo compleja, será una reunión extensa y la Unasev probablemente dé explicaciones largas.

Se pasa a considerar el primer punto del orden del día: elección del Vicepresidente.

SEÑOR NIFFOURI.- Propongo como Vicepresidente al señor Diputado Saravia Fratti.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se va a votar.

(Se vota)

——Cinco en seis: AFIRMATIVA.

Felicitamos al señor Diputado Saravia Fratti, quien es proclamado Vicepresidente de esta Comisión.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.